

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1979 Nr. 108

A. TITEL

*Protocol met betrekking tot de Luchtvaartovereenkomst
tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Verenigde Staten van Amerika van 1957;
Washington, 31 maart 1978*

B. TEKST

De tekst van het Protocol is geplaatst in *Trb.* 1978, 55.

C. VERTALING

**Protocol met betrekking tot de Luchtvaartovereenkomst
tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Verenigde Staten van Amerika van 1957**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika,

Geleid door de wens tot verdere ontwikkeling van een systeem voor de internationale luchtvaart, gebaseerd op de mededinging op de markt tussen de luchtvaartmaatschappijen, waarbij de overheid zo weinig mogelijk regelend optreedt,

Voornemens de luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen het publiek, zowel reizigers als verladers, concurrerende diensten tegen lage tarieven, alsook vergrote mogelijkheden voor charter-luchtdiensten over de Noordatlantische Oceaan aan te bieden,

Zijn dit Protocol overeengekomen dat betrekking heeft op de op 3 april 1957 te Washington tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Ame-

rika ondertekende Luchtvaartovereenkomst, als gewijzigd, en dat van toepassing is op het internationale luchtvervoer over de Noordatlantische Oceaan.

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

(a) „Overeenkomst” betekent de op 3 april 1957 te Washington tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika ondertekende Luchtvaartovereenkomst, en de wijzigingen daarop.

(b) „Verdrag” betekent het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 2

Aanwijzing en vergunningverlening

(a) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen ten einde de rechten, toegekend in de Overeenkomst als gewijzigd door dit Protocol, uit te oefenen. Elke Partij is vrij in het bepalen van het soort of de soorten diensten, die haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen exploiteren.

(b) Luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij, die ingevolge hun aanwijzing geregelde luchtdiensten mogen exploiteren, mogen deze rechten uitoefenen op de routes omschreven in de bij de Overeenkomst gevoegde Routetabel, als gewijzigd door artikel 3 van dit Protocol.

(c) Luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij, die ingevolge hun aanwijzing de in artikel 4 van dit Protocol omschreven rechten mogen uitoefenen, mogen die rechten uitoefenen in overeenstemming met de in de aanwijzing door die Partij aangegeven regels inzake het verrichten van internationaal chartervervoer vanaf haar grondgebied op basis van een enkele reis of van een retour, of met enige om passende redenen verleende ontheffing van die regels. Deze regels zijn de charterregels, thans of op een later tijdstip door de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij bekendgemaakt. Indien zodanige regels van een Overeenkomstsluitende Partij strengere voorwaarden, bedingen of beperkingen ten aanzien van één of meer van haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen inhouden, zijn op de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de minst restrictieve voorwaarden, bedingen of beperkingen van toepassing. Indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen charterregels uitvaardigen, die verschillende voor-

waarden ten aanzien van verschillende landen inhouden, past elke Partij bovendien de ruimste regeling toe op de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(d) Aan aangewezen luchtvaartmaatschappijen wordt de vereiste exploitatievergunning verleend zonder onnodig uitstel overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van de Overeenkomst.

Artikel 3

Routes voor geregelde luchtdiensten

(a) Het eerste lid van de bij de Overeenkomst gevoegde Tabel wordt gewijzigd door „Paramaribo” uit de in onderdeel (b) daarvan omschreven route te schrappen.

(b) Het tweede lid van de bij de Overeenkomst gevoegde Tabel wordt gewijzigd door de routes a., b. en c. te schrappen en daarvoor in de plaats de volgende routes en voetnoten te lezen:

„a. Nederland naar New York¹⁾, Chicago, Houston, Los Angeles, en één ander punt²⁾ in de Verenigde Staten, door Nederland uit te kiezen; hiervan dient aan de Verenigde Staten kennis te worden gegeven.

„b. Nederland via Montreal naar Houston³⁾.

„Voetnoot 1: Het is de Nederlandse luchtvervoermaatschappij(en) toegestaan om uitsluitend voor vrachtdiensten op Route 2 a. tussen Montreal, Canada en New York, New York, luchtvaartuigen te vliegen, zonder verkeersrechten tussen Montreal en New York.

„Voetnoot 2: Het is de Nederlandse luchtvervoermaatschappij(en) toegestaan om op Route 2 a. tussen Montreal en Mexico City, enerzijds, en het bedoelde punt in de Verenigde Staten, luchtvaartuigen te vliegen, zonder verkeers- of stopoverrechten tussen die buitenlandse punten en het punt in de Verenigde Staten.

„Voetnoot 3: Het is de Nederlandse vervoerder(s) toegestaan om op Route 2 b. tussen Houston en Mexico City luchtvaartuigen te vliegen, zonder verkeersrechten tussen Houston en Mexico City en zonder stopoverrechten in Houston.

„De routes 2 d., e. en f. worden vernummerd tot 2 c., d. en e.; voetnoot 3 wordt vernummerd tot 4.”

(c) Het derde lid van de bij de Overeenkomst gevoegde Tabel wordt gewijzigd en komt in zijn geheel als volgt te luiden:

„3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag naar verkiezing, op één of op alle vluchten, vluchten uitvoeren in één of in beide richtingen, punten op de routes aandoen in iedere gewenste volgorde en landingen op enig punt of enige punten overslaan zonder het recht te verliezen vervoer op te nemen of af te zetten waartoe anders het recht zou hebben bestaan krachtens de Overeenkomst, als gewijzigd door dit Protocol, mits de dienst aanvangt of eindigt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.”

(d) De bij de Overeenkomst gevoegde Tabel wordt gewijzigd door daaraan een nieuw lid toe te voegen, luidend:

„4. Wanneer op een internationale routesector of internationale routesectoren, hierboven in het eerste of het tweede lid omschreven, verkeersrechten beschikbaar zijn, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij vluchten op die gedeelten uitvoeren zonder enige beperking wat wijziging in het type of het aantal gebruikte luchtvaartuigen betreft.”

Artikel 4

Verlening van rechten voor charterluchtdiensten

(a) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij ten behoeve van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die andere Partij het recht om internationaal chartervervoer van passagiers (en de bagage die zij bij zich hebben) en vracht¹⁾ op te nemen en af te zetten op een punt of punten op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij met het oog op vervoer tussen die punten en een punt of punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, hetzij rechtstreeks of met stopovers op punten buiten het grondgebied van de beide Partijen, of met het oog op vervoer van stopover- of transitvervoer naar punten verder gelegen dan het grondgebied van de eerstgenoemde Partij.

(b) Op chartervervoer:

(i) aanvangend buiten het grondgebied van beide Overeenkomstsluitende Partijen; of

(ii) verricht door een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, aanvangend op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met een verkeersstop buiten het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder een stopover op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij van ten minste twee opeenvolgende nachten;

is dit Protocol niet van toepassing. Niettemin blijft elke Overeenkomstsluitende Partij aanvragen van door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen tot het verrichten van dergelijk vervoer in welwillende overweging nemen op basis van hoffelijkheid en wederkerigheid.

¹⁾ In afwachting van nadere bestudering, die zal plaatsvinden tijdens het in artikel 13 van dit Protocol bedoelde overleg, en niettegenstaande lid (c) van artikel 2 van dit Protocol, zijn vrachtcharters alleen toegestaan indien de gehele capaciteit van het luchtvaartuig is gehuurd door één enkele charteraar, als omschreven door de Overeenkomstsluitende Partij op wier grondgebied de vracht is opgenomen. Andere soorten vrachtcharters zijn toegestaan indien en voor zover dat door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen.

Artikel 5

Eerlijke mededinging

(a) Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen een eerlijke gelegenheid tot mededinging in de internationale luchtvervoersdiensten, waarop de Overeenkomst en dit Protocol van toepassing zijn.

(b) Elke Overeenkomstsluitende Partij houdt rekening met de belangen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, opdat de mogelijkheden voor de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij om de diensten waarop de Overeenkomst en dit Protocol van toepassing zijn, aan te bieden, niet onredelijk worden beïnvloed.

(c) Geen der Overeenkomstsluitende Partijen beperkt het volume, de frequentie of het type luchtvaartuig, door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij ingezet, behalve onder eenvormige voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag.

(d) Geen der Overeenkomstsluitende Partijen bindt de capaciteit, de frequentie of het te verrichten vervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan proportionele beperkingen („uplift ratio”).

Artikel 6

Tarieven en prijzen

(a) Beide Overeenkomstsluitende Partijen wensen de uitbreiding te vergemakkelijken van de mogelijkheden voor internationaal luchtvervoer op de routes, aangegeven in de bij de Overeenkomst gevoegde Tabel, als gewijzigd door dit Protocol, alsmede voor chartervervoer. Dit doel kan het beste worden bereikt door het de luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken het publiek, zowel reizigers als verladers, een verscheidenheid van diensten aan te bieden tegen de laagste tarieven en prijzen, die niet op toebrengring van schade zijn gericht of discriminatoir zijn en die niet kunnen leiden tot het scheppen van een monopolie. Ten einde dit doel te benadrukken, spoort elke Overeenkomstsluitende Partij de afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen aan om concurrerende tarieven en prijzen op te stellen en toe te passen. Dienovereenkomstig zijn de Overeenkomstsluitende Partijen het erover eens dat zodanige tarieven en prijzen door elke aangewezen luchtvaartmaatschappij voornamelijk dienen te worden vastgesteld op basis van aan de markt ontleende commerciële overwegingen, en dat overheidsoptreden beperkt dient te blijven tot het voorkomen van op toebrengring van schade gerichte of discrimi-

natoire praktijken, tot de bescherming van de consument tegen misbruik van een monopoliepositie, en tot bescherming van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn door directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.

(b) Elke Overeenkomstsluitende Partij kan verlangen dat bij haar luchtvaartautoriteiten de tarieven en groothandelsprijzen worden aangemeld, die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening zullen worden gebracht. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen verlangt de aanmelding door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij van prijzen of tarieven, door charteraars aan het publiek in rekening gebracht voor chartervervoer dat aanvangt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien een Overeenkomstsluitende Partij ontevreden is over aangemelde tarieven of prijzen, geeft zij de andere Overeenkomstsluitende Partij daarvan zo spoedig mogelijk kennis, en in ieder geval binnen 30 dagen na ontvangst van de mededeling van de tarieven of prijzen. Elk der Partijen kan dan verzoeken om overleg, dat zo spoedig mogelijk zal worden gevoerd en in ieder geval niet later dan 30 dagen na de ontvangst van het verzoek. Indien tijdens dat overleg overeenstemming wordt bereikt, doet elke Overeenkomstsluitende Partij al het mogelijke om zodanige overeengekomen tarieven of prijzen te doen toepassen.

(c) Niettegenstaande de onderdelen (E), (F) of (G) van artikel 11 van de Overeenkomst verhindert geen der beide Overeenkomstsluitende Partijen de invoering of handhaving van tarieven of prijzen, zowel voor de groothandel als voor het publiek, die zijn voorgesteld of aangeboden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, behalve wanneer het eerste punt op de reisroute (zoals dat blijkt uit het document dat recht geeft op het luchtvervoer) zich op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij bevindt, tenzij door de Overeenkomstsluitende Partijen anders is overeengekomen. Niettemin staat elke Overeenkomstsluitende Partij iedere aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij toe tarieven of prijzen, zowel voor de groothandel als voor het publiek, in te voeren of te handhaven, die gelijk zijn aan, of die voorzien in in wezen gelijke tarieven of prijzen en in wezen gelijke voorwaarden en bedingen als de tarieven of prijzen, zowel voor de groothandel als voor het publiek, die zijn goedgekeurd of toegestaan voor haar eigen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen.

Artikel 7

Goedkeuring van vluchten of programma's

(a) Elke Overeenkomstsluitende Partij beperkt zoveel mogelijk de

administratieve beslommeringen voor de charteraars en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij inzake de aanmeldingsvereisten en -procedures.

(b) Een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, die voornemens is chartervervoer te verrichten, aanvankelijk op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dient de toepasselijke regels van die andere Overeenkomstsluitende Partij na te leven.

(c) Geen der Overeenkomstsluitende Partijen verlangt van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met betrekking tot het verrichten van chartervervoer, aanvankelijk op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij, dat deze meer overlegt dan een verklaring dat is voldaan aan de in de aanwijzing van die andere Partij omschreven regels, dan wel dat door de luchtvaartautoriteiten van die andere Overeenkomstsluitende Partij ontheffing van die regels is verleend.

(d) Niettegenstaande lid (c) hierboven kan elke Overeenkomstsluitende Partij verlangen dat een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij van te voren de gegevens omtrent de vluchten verstrekt, die nodig zijn ten behoeve van de douane, de luchthavens en de luchtverkeersleiding.

(e) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen de bestaande procedures in acht te nemen met betrekking tot de beurtregeling bij het gebruik van de luchthaven, en desgevraagd aan de betrokken autoriteiten van te voren mededeling te doen inzake vluchten of series van vluchten.

(f) Geen der Overeenkomstsluitende Partijen verlangt voorafgaande toestemming voor vluchten, of mededeling van gegevens daaromtrent, door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, behalve zoals is bepaald in de leden (b), (c), (d) en (e) hierboven.

Artikel 8

Tenuitvoerlegging

(a) De Overeenkomstsluitende Partij op wier grondgebied het verkeer aanvangt, bezit uitsluitende bevoegdheid tot tenuitvoerlegging van haar regels en voorschriften.

(b) De Overeenkomstsluitende Partijen werken samen in aangelegenheden inzake tenuitvoerlegging. Een Overeenkomstsluitende Partij draagt, wanneer bewijsmateriaal inzake een mogelijke schending van de regels van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt verkregen met betrekking tot verkeer, aanvankelijk op het grondgebied van die Partij, dat bewijsmateriaal aan die andere Partij

over voor onderzoek en passende maatregelen tot tenuitvoerlegging, in plaats van vluchten te onderbreken of vervoer te belemmeren, aangevangen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(c) Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de maatregelen nemen die zij noodzakelijk acht ter regeling van het gedrag van haar eigen luchtvaartmaatschappijen, charteraars, reisorganisatoren, vertegenwoordigers, expediteurs of verladers, die diensten aanbieden of organiseren waarop de Overeenkomst en dit Protocol van toepassing zijn. Deze regelingen vormen evenwel geen uitsluiting of beperking van de bevoegdheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot regeling, binnen haar grondgebied en overeenkomstig haar nationale wetten, van het gedrag van zodanige organisaties of personen van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 9

Beveiliging van de luchtvaart

De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw hun ernstige bezorgdheid over handelingen of bedreigingen tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtdiensten nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkaar de grootst mogelijke hulp te verschaffen met het oog op het voorkomen van kapingen en sabotage aan luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartfaciliteiten, alsmede van bedreigingen van de veiligheid van de luchtvaart. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw hun verplichtingen krachtens, en houden rekening met de bepalingen van het op 14 september 1963 te Tokio ondertekende Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage ondertekende Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, en het op 23 september 1971 te Montreal ondertekende Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen, gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart. De Overeenkomstsluitende Partijen houden eveneens rekening met de toepasselijke bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen de door elke Partij vereiste beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op het grondgebied van die Partij in acht te nemen. De Partijen komen overeen passende voorzieningen te treffen om passagiers en hun handbagage te controleren. Wanneer zich voorvallen of bedreigingen van kaping of sabotage tegen luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartfaciliteiten voordoen, staan de

Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bij door het berichtenverkeer te vergemakkelijken, bestemd om dergelijke voorvallen snel en veilig te beëindigen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ieder verzoek van de andere tot bijzondere beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers ten einde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden in welwillende overweging.

Artikel 10

Commerciële aspecten

(a) Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht haar eigen afhandeling op de grond te verrichten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of gebruik te maken van de diensten van een bevoegde vertegenwoordiger van haar keuze. Zodanige vertegenwoordigers worden onbeperkt toegelaten, afhankelijk van de beschikbaarheid van luchthavenfaciliteiten.

(b) Gebruiksvergoedingen worden vastgesteld op een redelijk en non-discriminatoir niveau, in overeenstemming met de kosten van het ter beschikking stellen van de desbetreffende diensten of faciliteiten, en worden naar billijkheid verdeeld over de categorieën van gebruikers.

Artikel 11

Capaciteit

Artikel 10 van de Overeenkomst wordt gewijzigd door het tweede lid daarvan te schrappen, en de op 25 november 1969 gewisselde brieven inzake artikel 10 van de Overeenkomst zijn niet langer van kracht.

Artikel 12

Multilaterale overeenkomst

Indien een multilaterale overeenkomst inzake het charterluchtvervoer, door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaard, in werking treedt, worden de Overeenkomst en dit Protocol gewijzigd ten einde overeen te stemmen met de bepalingen van de multilaterale overeenkomst.

Artikel 13

Herziening van de Overeenkomst

Op korte termijn zal overleg plaatsvinden met het doel binnen zes maanden een nieuwe luchtvaartovereenkomst te sluiten die van toepassing is op alle soorten luchtdiensten en waarin de bepalingen van dit Protocol zijn opgenomen, alsook aan de ontwikkelingen aange-

paste bepalingen inzake aangelegenheden zoals luchtwaardigheid en beveiligingsmaatstaven, gebruiksvergoedingen, commerciële aspecten en arbitrage.

Artikel 14

Inwerkingtreding

De bepalingen van dit Protocol worden toegepast vanaf de datum van ondertekening daarvan totdat een nieuwe luchtvaartovereenkomst, als voorzien in artikel 13 van dit Protocol, in werking treedt.

GEDAAN in tweevoud te Washington, op 31 maart 1978.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden:*

(w.g.) TAMMENOMS
BAKKER

*Voor de Regering van de
Verenigde Staten van Amerika:*

(w.g.) JULIUS L. KATZ

D. PARLEMENT

In overeenstemming met artikel 60, tweede lid, van de Grondwet is het Protocol bij brieven van 23 juni 1978 medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

In tegenstelling tot hetgeen in *Trb.* 1978, 55 en in de mededelingsbrieven is vermeld, dient het Protocol, aangezien het voor langer dan één jaar zal worden toegepast, alsnog de goedkeuring der Staten-Generaal te verkrijgen.

G. INWERKINGTREDINGJ. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1978, 55.

Uitgegeven de zesde juli 1979.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
C. A. VAN DER KLAUW